BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 30 czerwca 1933 | NR. 18

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Mgr. praw Henryk Krupski
Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

DOROCZNA REWJA MORZA

I znowu fanfary, kadzidła i dzwony zwiastują Polsce Święto Morza; znowu dumne bandery łopocą na świetlanem ojczystem wybrzeżu i znowu fale Bałtyku odświętną perlą muskają kochane rodzime brzegi. Obchodzimy w Gdyni Święto Morza, w tej Gdyni, którą Matka Ojczyzna jako najdroższy skarb hoduje, i z dnia na dzień w wartościowsze ustraja szaty, by swe wielkie dzieło oddać obecnemu pokoleniu dla pracy gospodarczej i przekazać potomstwu jako żelazne dziedzictwo i podstawę bytu narodowego.

Z najdalszych zakątków Rzeczypospolitej zjeżdżają się wielcy i mali, możni i biedni, aby odbyć rewję sił potencjalnych Polski i aby dokonać przeglądu morskiego rocznego dorobku.

Gdynia nie lęka się egzaminu; przeciwnie jest szczęśliwą, że Polska społeczność tą wizytację przeprowadzi.

Portowo-morski roczny bilans zamykamy saldem dodatniem na wszystkich odcinkach:

I tak: pod względem technicznym w czasie od czerwca roku ubiegłego do dnia dzisiejszego zwiększyliśmy nasze urządzenia przeładunkowe o dalszych 10 dźwigów; rozszerzyliśmy powierzchnie składowe w porcie przez wybudowanie magazynów: tranzytowego 8000 m^2 i śledziowego 1700 m^2. Wykończyliśmy nabrzeże w strefie wolno-cłowej i przeprowadziliśmy roboty drogowe w porcie w szczególności budowę wiaduktu w przedłużeniu ulicy Portowej. Inne prace przy budowie falochronów i nabrzeży zapoczątkowane w roku ubiegłym, dobiegają końca.

W zakresie ustawodawczym i organizacyjnym mamy do zanotowania cały szereg nowych lub znowelizowanych przepisów, rozporządzeń i ustaw z dziedziny morsko-portowej. Z ważniejszych przytoczę tutaj: rozporządzenia o rozszerzeniu granic miasta Gdyni, o obniżce opłat portowych, o ustanowieniu w Gdyni wolnego obszaru celnego, dalej ustawa o granicy morskiej Państwa, o ustąpieniu miastu Gdyni gruntów państwowych, o ustanowieniu Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdyni, o ulgach dla nowowznoszonych budowli i t. d. Pozatem w dziedzinie stosowania i interpretacji obowiązujących ustaw i przepisów w szczególności w odniesieniu do spraw podatkowych, opłat stemplowych, kontyngentowych, finansowania eksportu drogą morską, następnie odnośnie do postępowania celnego, spraw komunikacyjnych, taryfowych, telefonicznych dalej paszportowych i turystycznych, wreszcie socjalnych dotyczących pracy robotników portowych, zaszedł w ostatnich miesiącach dzięki celowym i energicznym zarządzeniom obecnego Pana Ministra Przemysłu i Handlu na terenie komisji dla spraw handlu wideczny postęp i zwrot ku lepszemu, gdyż wszelkie morsko-portowe konieczności w wyżej wymienionym zakresie oraz gros postulatów zainteresowanych sfer gospodarczych znalazły u miarodajnego czynnika urzędowego pełne zrozumienie, a powzięte w odnośnych komisjach uchwały, niewątpliwie przyczynią się

do zwiększenia tempa rozbudowy gospodarczej, usprawnienia aparatu handlowego i uprzemysłowienia Gdyni.

Preferencyjna polityka celno-morska oraz dostosowanie taryf kolejowych do wymogów eksportu i importu drogą morską oraz tranzytu przez Gdynię, wreszcie szereg innych sprzyjających okoliczności spowodowały w roku bieżącym znaczny wzrost przewozów przez Gdynię zwłaszcza w imporcie artykułów wysokowartościowych, co ilustrują następujące cyfry:

Przywóz przez port gdyński wynosił w pierwszych trzech miesiącach bież. roku 153.165,2 ton wobec 46.687,6 ton w roku poprzednim. Wzrósł więc przeszło trzykrotnie. Z poszczególnych artykułów w imporcie zaznaczył się przedewszystkiem silny wzrost przewozu artykułów kolonjalnych, nawozów sztucznych, złomu i bawełny.

I tak przykładowo przywieziono w pierwszym kwartale roku 1932 przez Gdynię:

		I. kwartał 1933.
kawy, kakao i herbaty	1.600,9 ton	7.074,6 ton
owoców	6.617 ton	8.515,8 ton
śledzi	3.693 ton	5.677.8 ton
nawozów sztucznych	8.866,4 ton	28.207,9 ton
nasion oleistych	584,7 ton	9.625,7 ton
złomu	5.586,2 ton	45.210,7 ton
celulozy	263,5 ton	2.675,8 ton
bawełny	1.978,7 ton	13.667,1 ton
wełny	570,4 ton	2.947,5 ton
materjałów i wyrobów drzewnych	5.799,6 ton	22.552.3 ton
rudy i metali	10.671,1 ton	57.662,8 ton

Wywóz przez Gdynię wynosił w pierwszym kwartale bież. roku 1.106.293 ton wobec 954.122,2 ton w roku ubiegłym. Wzrost eksportu wynosi więc 152.170,8 ton czyli prawie 16%. Wzrósł wywóz makuchów, drzewa, klepek, nasion, węgla, bunkru, saletry i tkanin, podczas gdy wskutek zmian konjunkturalnych w wywozie spadł nieco wywóz produktów spożywczych (cukier, bekony), metali i wyrobów metalowych. Inne artykuły utrzymały się bądź to na niezmienionym poziomie, bądź to wykazały dalszy wzrost.

W stosunku do wzrostu obrotów towarowych wzmógł się także i ruch statków w porcie gdyńskim, który przedstawiał się w I-szym kwartale 1933 —

893 statków na wejściu i
855 statków na wyjściu
wobec 602 statków na wejściu i
599 statków na wyjściu

w I-szym kwartale roku 1932.

Ilość regularnych połączeń okrętowych z Gdynią zwiększyła się w roku bieżącym o 25 połączeń czyli wynosi obecnie 125. Regularnych linji okrętowych posiadamy w Gdyni 30.

Wreszcie gdy przyjrzymy się statystyce ruchu firm przemysłowo-handlowych w Gdyni, to w czasie od 1. VI. 1932 do 31. V. br. za-

instalowano w Gdyni t. j. w porcie i mieście 500 nowych firm z czego większych przedsiębiorstw 75. Z tych ostatnich zasługuje na podkreślenie powstanie 8-miu zakładów przemysłu handlowego jak dojrzewalnie bananów, pakownie herbaty, przedsiębiorstwa dalekomorskich połowów śledzi i t. p., dalej 14 zakładów przemysłu budowlanego, 13 przedsiębiorstw ekspedycyjnych i magazynowych, dalej kilka firm trudniących się zaopatyrwaniem okrętów, przedsiębiorstwa ubezpieczeń morskich i t. p.

Ten szkicowy przegląd cyfr świadczy dowodnie, że pomimo ogólno-światowego kryzysu port gdyński nie wstrzymał swego tempa rozwojowego i tem samem utrwalił swoją rację bytu, udowodnił swą żywotność i w następstwie okazał się pierwszorzędnym ośrodkiem zainteresowania całego gospodarstwa narodowego. Niejedne posunięcia Rządu na odcinku polityki handlowo-morskiej, które jeszcze w roku ubiegłym nie były dostatecznie doceniane, a nawet przez zainteresowane sfery poddawane krytyce, dzisiaj zdobyły sobie należny aplauz i niewątpliwie zapoczątkowały nową erę w handlu polskim, t. j. nawiązanie bezpośredniego kontaktu z zamorskim dostawcą i odbiorcą.

Zagranica patrzy z podziwem na rezultaty naszej pracy gospodarczej na morzu, uznaje a co ważniejsze, przychodzi do nas z wnioskami użytkowania naszego wielkiego portu na Bałtyku dla własnych celów. Może niema dzisiaj drugiego portu w świecie, któryby był tak często odwiedzanym, zarówno przez urzędowe czynniki zagraniczne jak i przez reprezentantów zagranicznych sfer gospodarczych. Z wizyt w ostatnich dniach nadmienię tylko delegację przemysłu i handlu Z. S. S. R. z Ministrem Bojewem na czele, wizytę sfer gospodarczych czechosłowackich, parlamentarzystów jugosłowiańskich, wizytę dziennikarzy rumuńskich, Komisarza dla handlu Rządu Kanadyjskiego, wizytę Prezesa Rady Miejskiej miasta Paryża: dzisiaj Gdynia ma zaszczyt gościć Eskadrę Jego Królewskiej Mości Króla Szwedów.

Urządzane rok rocznie w miesiącach letnich i cieszące się popularnością Międzynarodowe kursy gospodarcze dla studentów zagranicznych uniwersytetów są również wyrazem zainteresowania się zagranicy portem gdyńskim, jego urządzeniami, jego wybitną rolą w światowym handlu i jego historycznem posłannictwem wielkiego portu słowiańskiego na Bałtyku.

Nie mogę zakończyć artykułu, aby nie dodać, że my tutaj reprezentujący miejscowe sfery gospodarcze, którym przychylny los pozwolił być bezpośrednim obserwatorem znakomitych wyników polskiej pracy na morzu i którzy na swych pionierskich placówkach owiani najlepszą wolą i ofiarnością dorzucamy w codziennej żmudnej pracy ważkie cegiełki do rozwoju portu, składamy u stóp Majestatu Najjaśniejszej Rzeczypospolitej uroczyste przyrzeczenie poświęcenia nadal wszystkich swych sił w służbie pierwszego kordonu straży Gdyni: wytrwamy na miejscu, nie cofniemy się przed niczem i wzmacniać będziemy naszą morską strażnicę z dnia na dzień na chwałę i dla dobra Narodu.

WOLNY OBSZAR CELNY W GDYNI

W związku z zamierzonem otwarciem wolnego obszaru celnego w porcie gdyńskim w dniu 1 lipca br., jest rzeczą ciekawą zapoznać się z przepisami, które mają regulować istnienie tej doniosłej instytucji naszego portu.

Już ustawa ramowa z dnia 10 marca 1932 r. o wolnych obszarach celnych zakreśliła ogólne zasady, na jakich ma być oparta organizacja stref wolnocłowych w Polsce. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 marca 1933 r. ustanowiło w Gdyni wolny obszar celny — pierwszy w Polsce.

Ukoronowaniem dwóch poprzednich aktów prawodawczych jest świeżo ogłoszone rozporządzenie wykonawcze z dnia 1 czerwca br. (Dz. U. R. P. Nr. 44, poz. 340), które w obszernie ujętych dwunastu artykułach ustala szczegółowe normy, na których ma się opierać funkcjonowanie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Wychodząc z założenia, że wolny obszar pod względem celnym ma być zasadniczo traktowany jak zagranica, wspomniane przepisy zezwalają na przywóz zagranicznych towarów do wolnego obszaru bez rejestracji celnej, bez pobierania opłat celnych i monopolowych oraz podatków pośrednich, jak również bez ograniczeń przywozowych, przewozowych i wywozowych. Przepisy te jednak nie będą naruszały obowiązujących ograniczeń w dziedzinie obrotu artykułami monopolowemi i akcyzowemi, jak również przedmiotami uzbrojenia i wyposażenia wojskowego. Ponadto będą miały zastosowanie ograniczenia sanitarne, weterynaryjne i fitosanitarne oraz ograniczenia, mające na względzie bezpieczeństwo publiczne i wykonanie zobowiązań międzynarodowych.

Przepisy, w ten sposób ujęte, są wyrazem kompromisu, jaki musi zachodzić między możliwemi ułatwieniami, udzielanemi przez państwo wolnemu obszarowi celnemu oraz koniecznością zachowania praw suwerennych nad tym obszarem.

Podane przywileje celne są uzupełniane ważnemi postanowieniami, zezwalającemi na przechowywanie, przepakowywanie, czyszczenie, mieszanie, rozdzielanie i poddawanie obróbce lub przeróbce towarów. Jedynie przepakowanie i dzielenie towarów, przeznaczonych do przywozu do polskiego obszaru celnego, mające na celu zmniejszenie opłat celnych jest zabronione bez osobnego pozwolenia władz celnych. Ograniczenia te nie mają oczywiście zastosowania, o ile chodzi o reeksport towarów.

Analogiczne przepisy obowiązują w wolnych portach zagranicą. Również i przepisy, które zapobiegają manipulacjom, skierowanym do zaoszczędzenia na cle, znajdują swój wyraz w ustawodawstwach obcych (np. w Hamburgu, Cuxhaven itd.)

Uważając wolny obszar za zagranicę, przepisy polskie nakazują dokonywania odprawy celnej przy przekraczaniu granicy wolnego obszaru, zarówno przez towary krajowe, wywożone do wolnego obszaru, jak i towary, przywożone z wolnego obszaru do reszty polskiego obszaru celnego, przyczem odprawa celna ma być dokonywana z zachowaniem ograniczeń wywozowych i przywozowych, obowiązu-

jących w Polsce. Towary krajowe. wprowadzane po odprawie wywozowej do wolnego obszaru, uznaje się konsekwentnie za towary zagraniczne, chyba że zostały oddane pod specjalną kontrolę skarbową, na wniosek i koszt właściciela.

Przepisy polskie nie różnią się zasadniczo od przepisów, obowiązujących w wolnych portach zagranicą, jeżeli chodzi o regulowanie procederu handlowego w strefie wolnocłowej.

Handel detaliczny na terenie wolnego obszaru jest wzbroniony, z wyjątkiem zaopatrywania statków i prowadzenia zakładów spożywczych. Istnieje jednak zasadnicza różnica w sposobie regulowania „shipchandlerki" a sprzedażą artykułów, konsumowanych na terenie wolnej strefy.

Podczas gdy towary zagraniczne, przywożone do wolnego obszaru celnego, a przeznaczone do spożycia na tym obszarze, podlegają odprawie celnej i ograniczeniom przywozowym na ogólnych zasadach, stosowanych przy imporcie towarów z zagranicy, — artykuły, przeznaczone do zaopatrywania statków, utrzymujących żeglugę z portami obcemi, tym postanowieniom nie podlegają. Jak widać, jest to określenie właściwej roli gospodarczej wolnego obszaru celnego w dziedzinie handlu detalicznego, które wyraźnie odgranicza konsumcję „zagraniczną" od „krajowej", sprowadzając tę ostatnią do rozmiarów koniecznych, t. zn. do sprzedaży artykułów spożywczych pracownikom, zatrudnionym na obszarze wolnego portu.

Zarówno zakłady handlu hurtowego, jak i zakłady przemysłowe mogą być stworzone na terenie wolnego obszaru na podstawie zezwolenia Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Taka sama koncesja musi być uzyskiwana przez zakłady sprzedaży detalicznej artykułów spożywczych, o ile są one obowiązane do wykupywania świadectw przemysłowych I i II kategorji. W innych wypadkach handlu spożywczego oraz na prowadzenie prywatnych składów do przechowywania towarów, koncesji udzielać będą władze portowe, w porozumieniu z władzami skarbowemi.

Wszystkie koncesjonowane przedsiębiorstwa będą obowiązane do prowadzenia specjalnych ksiąg według ustalonego wzoru, które będą dokładnie odzwierciadlały ruch towarów przez te przedsiębiorstwa. Państwo, udzielając ulg celnych i skarbowych na obszarze wolnocłowym, pragnie jednocześnie zabezpieczyć się przed jakiemikolwiek nadużyciami w tych dziedzinach i dlatego przeprowadza postulat kontroli, wyrażający się, między innemi, w konieczności prowadzenia wspomnianych ksiąg.

Przepisy polskie, dotyczące działalności przemysłowo-handlowej w strefie wolnocłowej, znajdują wiele precedensów w analogicznych przepisach zagranicznych, jakkolwiek zachodzą również i pewne różnice w ujęciu szczegółów.

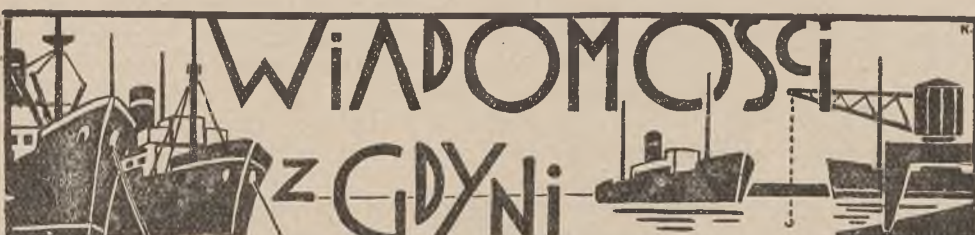
W państwach północno-europejskich bardzo często spotyka się ograniczenia wydawania koncesji na pewne gałęzie przemysłu, które, wobec pomyślniejszych warunków w wolnym porcie, mogłyby zaszkodzić podobnej działalności w pozostałej części kraju. I tak na terenie wolnego portu w Kopenhadze wydawanie takich zezwoleń jest krępowane, gdy chodzi o fabryki do wyrabiania nawozów sztucznych i mar-

garyny, oraz introligatornie i drukarnie. W Malmö i Göteborgu prowadzenie drukarń jest wogóle wyłączone z terenu wolnego portu.

Niektóre porty ściśle określają czynności, dopuszczone do wykonywania w obrębie strefy wolno-cłowej, wyłączając wszelkie inne czynności niedozwolone. Są jednak porty, które oznaczają czynności dość ogólnikowo, np. „wszelkie czynności, które powiększają wartość składowanych towarów bez dokonywania zasadniczej zmiany w ich charakterze“ (Barcelona), co pozwala na prowadzenie polityki liberalnej w zakresie wydawania koncesyj przedsiębiorstwom, mającym swe zakłady w strefie wolnocłowej (Triest, Saloniki). Wreszcie nieliczne wolne porty zakazują całkowicie wykonywania procederów przemysłowych, np. na terenie strefy wolnocłowej w Szczecinie jest zabronione uszlachetnianie półfabrykatów lub też działalność przemysłowa wszelkiego rodzaju.

Widzimy więc, że ustawodawstwo polskie narazie nie określa bliżej ograniczeń, jakie mogą wyniknąć ze stosowania systemu koncesyjnego na obszarze wolnocłowym, pozostawiając, w przeciwieństwie do przepisów, obowiązujących w tej dziedzinie w niektórych wolnych portach zagranicą, wytyczne odnośnej polityki do dyspozycji władz kompetentnych do udzielania omówionych zezwoleń.

Z pośród pozostałych przepisów polskich warto wspomnieć o zakazie zamieszkiwania na terenie wolnego obszaru. Wyjątki, wymagające zezwolenia władz portowych, mogą być czynione dla przedsiębiorców, którzy mają swe zakłady na terenie wolnego obszaru oraz dla osób, których stała obecność przy objektach, powierzonych ich ochronie, będzie przez władze portowe uznana za konieczną. Również i wstęp na teren wolnego obszaru będzie wzbroniony bez specjalnej przepustki, wydawanej przez władze portowe w porozumieniu z władzami skarbowemi. wszystkim osobom, niezatrudnionym stale na terenie wolnego obszaru i nie należącym do załogi statków, stojących w wolnym obszarze. Wogóle zaś ruch osobowy między wolnym obszarem a obszarem celnym będzie traktowany pod względem celnym tak samo, jak ruch osobowy przez granicę celną. A. L. S.



PIERWSZY TRANSPORT RUDY CYNKOWEJ PRZEZ GDYNIĘ.

22 bm. po południu rozpoczęto wyładowywać przy nabrzeżu szwedzkiem transport rudy cynkowej z norweskiego statku „Trolla“, który przywiózł do Gdyni 2.300 ton tej rudy z fiordu norweskiego Mo- i- Ranen. Wzdłuż wybrzeży tego fiordu znajdują się dość bogate kopalnie rud cynkowych, które ładuje się na statki nie przez porty lecz wprost z wybrzeży fiordu.

Jest to pierwszy próbny transport rudy cynkowej, jaki przechodzi przez porty polskie, gdyż dotychczas huty polskie korzystały wyłącznie z rud cynkowych, pochodzących ze Śląska polskiego i niemieckiego. Należy się spodziewać, że odtąd podobne transporty dla naszych hut będą nadchodziły przynajmniej raz na miesiąc.

KONTRTORPEDOWCE ANGIELSKIE W GDYNI

Dnia 20 bm. o godz. 8 rano zawinęły do portu gdyńskiego 2 kontrtorpedowce angielskie H. M. S. „Viceroy" i H. M. S. „Venetia", które stanęły w basenie Prezydenta przy nabrzeżu Wilsonowskiem. Na spotkanie kontrtorpedowców wyjechał oficer komplementacyjny z Dowództwa Floty. W godzinach przedpołudniowych dowódcy obydwóch kontrtorpedowców w towarzystwie wicekonsula angielskiego w Gdyni złożyli wizyty: Komisarzowi Rządu, dowódcy Floty oraz Dyrektorowi Urzędu Morskiego, którzy rewizytowali gości tego samego dnia po południu. Pobyt obydwóch kontrtorpedowców w Gdyni potrwa do 26 bm. W tym czasie dozwolone będzie zwiedzanie angielskich jednostek floty wojennej dla publiczności co zostanie jeszcze opublikowane.

ZNACZNE ZWIĘKSZENIE TRANSPORTÓW BAWEŁNY PRZEZ GDYNIĘ.

Norweski statek motorowy „Tampa" należący do linji „Gulf Gdynia Line", która utrzymuje regularną i bezpośrednią komunikację z portami Golfu meksykańskiego przywiózł onegdaj bezpośrednio do Gdyni z kilku portów zatoki Meksykańskiej duży ładunek bawełny wynoszący 10.300 bel. Połowa tego transportu przeznaczona jest na skład konsygnacyjny i zostaje obecnie składana w porcie gdyńskim do magazynu bawełnianego (Nr. 6), druga połowa przewieziona zostanie kolejami dla polskiego i częściowo czechosłowackiego przemysłu bawełnianego.

Należy zaznaczyć, że jest to największy transport bawełny jaki dotychczas nadszedł jednorazowo do portu gdyńskiego bezpośrednio z krajów produkcji. Wkrótce oczekiwany jest również nowy ładunek bawełny wynoszący około 10.000 bel, który przywiezie statek „Griesheim".

DZIAŁALNOŚĆ LINJI GDYNIA—AMERYKA W MAJU BR.

W miesiącu sprawozdawczym statki Polskiego Towarzystwa Transatlantyckiego odbyły dwie podróże do Ameryki i dwie z Ameryki do Gdyni, przewożąc do Ameryki 200 pasażerów, 686 ton towarów oraz 1.252 worki poczty. Statki linji Gdynia—Ameryka przywiozły z Ameryki do Gdyni 589 pasażerów, 435 ton drobnicy oraz 182 worki poczty.

PRZYJAZD S/S „POLONIA" DO GDYNI.

Dnia 29. bm. zawinął do Gdyni statek „Polonia", należący do linji Gdynia—Ameryka. „Polonia" przywiozła z New Yorku 224 pa-

sażerów, 52 worki poczty i 126 ton drobnicy, z Halifaxu 22 pasażerów, 9 worków poczty oraz 8 ton drobnicy. Statkiem przyjechały dwie wycieczki z Nowego Yorku, a mianowicie wycieczka polska weteranów armji światowej z Detroit oraz wycieczka, zorganizowana przez p. Witkowskiego w Nowym Yorku. Między innemi, przyjechały następujące osobistości: p. Marchlewski, konsul generalny R. P. w New-Yorku, Ludwik Bieńkowski, wydawca czasopisma „Słowo Polskie", Utica, Nowy York, ks. Michalski, przewodniczący jednej z wycieczek, P. H. Wolofsky. wydawca żydowskiego czasopisma „Eagle" z Montealu.

SPRZEDAŻ T. ZW. „REGISTERMARK" PRZEZ BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO W GDYNI.

Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni rozpoczął w połowie bm. sprzedaż marek niemieckich podróżnym, udającym się do Niemiec. Należy nadmienić, że marki te, t. zw. „Registermark", wymieniony bank sprzedaje po kursie wydatnie obniżonym.

ZEBRANIE RADY NADZORCZEJ BANKU CUKROWNICTWA.

Dnia 26 bm. odbywa się w sali Domu Zdrojowego w Gdyni zebranie Rady Nadzorczej Banku Cukrownictwa pod przewodnictwem prezesa P. J. Żychlińskiego. Rada wybrała Gdynię jako miejsce zebrania, aby członkowie mogli na miejscu się zapoznać szczegółowo z wszystkiemi inwestycjami, jakie w porcie zostały przez Bank Cukrownictwa dokonane. Jednocześnie Rada Nadzorcza rozpatruje projekty dalszych inwestycyj, które w najbliższych miesiącach będą zrealizowane.

SEKCJA HIGJENY LIGI NARODÓW W GDYNI.

Bawiąca obecnie w Polsce Sekcja Higjeny przy Lidze Narodów przyjechała wczoraj po poł. z Poznania do Gdyni, w skład której wchodzi 19 lekarzy z różnych państw. Gości powitał na dworcu komitet lokalny z przedstawicielem Komisarjatu Rządu p. dr. Parnowskim i przedstawicielem Związku Lekarzy p. dr. Skowrońskim na czele. Po przywitaniu goście odjechali do hotelu „Polska Riviera" i po krótkim wypoczynku udali się na przystań Żeglugi Polskiej, skąd holownikiem „Żubr" zwiedzili port i jego urządzenia. Wieczorem członkowie Sekcji Higjeny podejmowani byli obiadem przez Związek Lekarzy w restauracji „Polskiej Riviery".

W dniu dzisiejszym goście zwiedzili obóz kwarantannowy w Babim Dole, szpital Marynarki Wojennej oraz miejskie urządzenia asenizacyjne. Po zwiedzeniu Gdyni goście odjeżdżają do Warszawy.

PRZYJAZD CZŁONKÓW ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ NA ŚWIĘTO MORZA.

W związku z uroczystościami Święta Morza przyjechał dzisiaj do Gdyni członek zarządu głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej — skarbnik p. dyr. Edmund Kłopotowski z Warszawy.

Dla niektórych przygotowań do Święta Morza przyjechał także do Gdyni Naczelnik Wydziału Ministerstwa Spraw Zagranicznych — p. Z. Igielski.

NOWE INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM.

1. **Magazyn „Cukroportu".** Przed kilkunastu dniami Bank Cukrownictwa rozpoczął budowę nowego magazynu drobnicowego („Cukroport") w pierwszej linji nabrzeża Stanów Zjednoczonych. Magazyn ten posiadać będzie szerokości 50 m oraz długości 192 m. Wyglądem zewnętrznym będzie zbliżony do sąsiadującego z nim magazynu drobnicowego Nr. 6.

Firma budowlana „Inż. Krzyżanowski" wykonuje tę robotę i po szeregu próbnych wierceń częściowo już zakończyła betonowe fundamenty: obecnie wznosi mury przyziemne. Całkowite ukończenie budowy przewidziane jest na koniec listopada br.

2. **Magazyn długoterminowy dla bawełny.** W najbliższych dniach Urząd Morski rozpoczyna budowę magazynu dla długoterminowego składowania bawełny. Budynek ten o rozmiarach 248 m długości i 34 m szerokości wzniesiony będzie w drugiej linji nabrzeża na molo Amerykańskiem, naprzeciw istniejącego magazynu drobnicowego Nr. 6 (obecnie bawełnianego). Roboty budowlane wykonane będą przez „Koncern rozbudowy portu gdyńskiego", tj. firmę Inż. Skąpski i firmę Wolski i Wiśniewski. Ukończenie budowy przewidziane jest w drugiej połowie listopada br.

ROZPORZĄDZENIE O ULGACH I OGRANICZENIACH NA TERENIE WOLNEGO OBSZARU CELNEGO W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 44 z dnia 23 czerwca 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Zagranicznych o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni.

Rozporządzenie powyższe zawiera przepisy, dotyczące: przeznaczenia wolnego obszaru celnego, przywilejów celnych, obrotu towarowego między wolnym obszarem celnym, a resztą polskiego obszaru celnego, składów do przechowywania towarów, zakładów przemysłowych, handlu, zakładów spożywczych na terenie wolnego obszaru, przedsiębiorstw zaopatrywania statków, zamieszkiwania na wolnym obszarze celnym oraz wstępu na ten obszar, odprawy celnej, czasu korzystania z wolnego obszaru celnego i statystyki obrotu w wolnym obszarze.

ZJAZD KSIĘGOWYCH W GDYNI.

Dnia 29 czerwca br. odbył się w Gdyni zjazd delegatów kół Związku Księgowych i Rzeczoznawców Księgowości na Pomorzu.

Zebranie składało się z 2-ch części: wewnętrznej Związku oraz ogólnej, publicznej. Do uczestnictwa w części ogólnej, Związek zaprosił wszystkich kolegów z całej Polski, którzy w dniu Święta Morza znajdowali się w Gdyni.

Gospodarzem Związku było Koło Gdyńskie Związku Księgowych i Rzeczoznawców Księgowości na Pomorzu.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s/s Akershus	dnia 29 czerwca	z Portów Bergen Stavanger z ładunkiem drobnicy
s/s Kjell	dnia 29 czerwca	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Sylvia	dnia 29 czerwca	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Rolf	dnia 29 czerwca	po ładunek węgla do Norwegji
m/s Nordland	dnia 1 lipca	po ładunek drobnicy do Portów Bliskiego Wschodu
m/s Blaland	dnia 2 lipca	z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu
s/s Borgholm	dnia 3 lipca	z ładunkiem, pocztą i pasażerami z Kalmar
s/s Hispania	dnia 7 lipca	z ładunkiem owoców południowych z Sycylji
s/s Sylvia	dnia 7 lipca	po ładunek węgla do Szwecji
s/s Jaederen	dnia 8 lipca	z ładunkiem drobnicy z Norwegji
s/s Iwan	dnia 8 lipca	z ładunkiem drobnicy z Południowej Szwecji
m/s Gotland	dnia 10 lipca	po ładunek dla Portów Bliskiego Wschodu
s/s Marie Ferdinand	dnia 10 lipca	po ładunek węgla dla Danji
m/s Stureholm	dnia 17 lipca	z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
s/s Sebu	dnia 14 lipca	z ładunkiem drobnicy z Portów Afryki Północnej
m/s Svaneholm	dnia 20 lipca	z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej
s/s Catalonia	dnia 21 lipca	z ładunkiem owoców południowych z Sycylji
m/s Erland	dnia 22 lipca	z ładunkiem drobnicy i po ładunek drobnicy do Portów Bliskiego Wschodu.
s/s Solstad	dnia 26 lipca	po ładunek węgla do Szwecji.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	4. 7.	8. 7.	12. 7.	—	15. 7.
Cieszyn	11. 7.	15. 7.	19. 7.	21. 7.	22. 7.
Poseidon	18. 7.	22. 7.	26. 7.	—	29. 7.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 10. VII.
s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 5. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. VII.
s/s Egholm — z Gdyni 17. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. VII.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. VII.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 3. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 10. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 17. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 24. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 31. VII.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca. 20. VII.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 7. VII.
s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.
s/s Tczew — z Gdyni 18. VII. — z Gdańska 21. VII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
s/s Tczew — z Gdyni 1. VIII. — z Gdańska 4. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Phaedra — z Gdyni 29. VI. — z Gdańska 1. VII.
s/s Ibis — z Gdyni 3. VII. — z Gdańska 5. VII.
s/s Hector — z Gdyni 6. VII. — z Gdańska 8. VII.
s/s Fortuna — z Gdyni 10. VII. — z Gdańska 12. VII.
s/s Condor — z Gdyni 13. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Elin — z Gdyni 17. VII. — z Gdańska 19. VII.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 3. VII.
s/s Orpheus — z Gdyni 10. VII.
s/s Ajax — z Gdyni 17. VII.
s/s Theseus — z Gdyni 24. VII.
s/s Nereus — z Gdyni 31. VII.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.
s/s Cieszyn — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 28. VII.
s/s Śląsk — z Gdyni 8. VII. — z Gdańska 11. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 3. VII. — z Gdańska 5. VII.
s/s Condor — z Gdyni 13. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Ibis — z Gdyni 24. VII. — z Gdańska 26. VII.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ellavore — z Gdyni 23. VI.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Sylt — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 8. VII.
s/s Bernhard — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 15. VII.
s/s Samland — z Gdyni 18. VII. — z Gdańska 22. VII.
s/s Erna — z Gdyni 25. VII. — z Gdańska 29. VII.

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 6. VII.
s/s Little Evy — z Gdyni 15. VII.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdyni 3. VII.
s/s Nixe — z Gdyni 10. VII.
s/s Uranus — z Gdyni 17. VII.

Do Leith — Grangenmouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 1. VII.
s/s Majorca — z Gdyni 8. VII.
s/s Helder — z Gdyni 15. VII.
s/s Minorca — z Gdyni 22. VII.
s/s Majorca — z Gdyni 29. VII.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. — z Gdańska 5. VII. — z Gdyni 6. VII.
s/s Premjer lub substyt. — z Gdańska 19. VII. — z Gdyni 20. VII.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 11. VII. — z Gdyni 12. VII.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 25. VII. — z Gdyni 26. VII.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 5. VII. — z Gdyni 6. VII.
s/s Lwów — z Gdańska 12. VII. — z Gdyni 13. VII.
s/s Lublin — z Gdańska 19. VII. — z Gdyni 20. VII.
s/s Lwów — z Gdańska 26. VII. — z Gdyni 27. VII.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 10. VII.
s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 7. VII. — z Gdyni 8. VII.
s/s Jaederen — z Gdańska 28. VII. — z Gdyni 29. VII.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 29. VI. — z Gdańska 30. VI.
s/s Akershus — z Gdyni 17. VII. — z Gdańska 18. VII.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 12. VII.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 3. VII.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Nordsoen — z Gdyni 4. VII.
s/s Karla — z Gdyni 14. VII.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 17. VII.
s/s Tula — z Gdyni 31. VII.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Selen — z Gdańska 10—12. VII. — z Gdyni 10—12. VII.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Nordland — z Gdyni 1. VII. — z Gdańska 3. VII.
m/s Gotland — z Gdyni 10. VII. — z Gdańska 11. VII.
m/s Erland — z Gdyni 28. VII. — z Gdańska 29. VII.

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Inslands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Nordsoen — z Gdyni 4. VII.
s/s Karla — z Gdyni 14. VII.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanmail — z Gdyni 2. VII.
s/s Sagaporack — z Gdyni 7. VII.
s/s Scanpenn — z Gdyni 12. VII.
s/s Scanyork — z Gdyni 31. VII.
s/s Cliffwood — z Gdyni 7. VIII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Pułaski — z Gdyni 14. VII.
s/s Pułaski — z Gdyni 14. VIII.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Tampa — z Gdyni 1./2. VII.

Do Rio de Janeiro

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Navigator — z Gdyni ca 11. VII.

Do Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII. — z Gdyni ca 12. VII.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 8. VII.	s/s Scanpenn — 5. VII
	s/s Scanyork — 21. VII.
	s/s Cliffwood — 29. VII.
	s/s Scanmail — 5. VIII.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Scanpenn — 5. VII.
s/s Scanyork — 21. VII.
s/s Cliffwood — 29. VII.
s/s Scanmail — 5. VIII.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 28. VI.	s/s Polonia — 1. VII.
s/s Pułaski — 29. VII.	s/s Pułaski — 10. VII.
s/s Kościuszko — 6. VII.	s/s Kościuszko — 18. VII.
s/s Pułaski — 30. VIII.	s/s Pułaski — 10. VIII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów — Sailings		
s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	28. 6.	30. 6.	1. 7.
Śląsk	5. 7.	7. 7.	8. 7.
Poseidon	12. 7.	—	15. 7.
Cieszyn	19. 7.	21. 7.	22. 7.
Poseidon	26. 7.	—	29. 7.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Sylt 1. VII. — przyjazd do Gdyni 4. VII.
z Hamburga — s/s Bernhard 8. VII. — przyjazd do Gdyni 11. VII
z Hamburga — s/s Samland 15. VII. — przyjazd do Gdyni 18. VII.
z Hamburga — s/s Erna 22. VII. — przyjazd do Gdyni 25. VII.
z Hamburga — s/s Hinrich 29. VII. — przyjazd do Gdyni 1. VIII.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 1. VII.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 8. VII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 15. VII.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 22. VII.
z Rotterdamu — s/s Tczew 29. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Ibis 29. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.
z Rotterdamu — s/s Hector 1. VII. — przyjazd do Gdyni 6. VII.
z Rotterdamu — s/s Fortuna 4. VII. — przyjazd do Gdyni 10. VII.
z Rotterdamu — s/s Condor 8. VII. — przyjazd do Gdyni 13. VII.
z Rotterdamu — s/s Elin 11. VII. — przyjazd do Gdyni 17. VII.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 29. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.
z Bremy — s/s Nixe 6. VII. — przyjazd do Gdyni 10. VII.
z Bremy — s/s Uranus 13. VII — przyjazd do Gdyni 17. VII.
z Bremy — s/s Nixe 20. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 5. VII.
z Antwerpji — s/s Śląsk 19. VII.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 2. VIII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 24. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.
z Antwerpji — s/s Condor 6. VII — przyjazd do Gdyni 13. VII.
z Antwerpji — s/s Ibis 15. VII. — przyjazd do Gdyni 24. VII.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester	ładuje — loads at Liverpool	ładuje — loads at Swansea
s/s Knud	15/16. 6.	17/24. 6.	26/27. 6.
s/s Olaf	22/23. 6.	25/1. 7.	3/4. 7.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — s/s Premjer lub substyt. 29. VI. — przyjazd do Gdańska 2. VII.
z Londynu — s/s Premjer lub substyt. 13. VII. — przyjazd do Gdańska 16. VII.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — s/s Lublin 29. VI. — przyjazd do Gdańska 1. VII.
z Hull — s/s Lwów 6. VII. — przyjazd do Gdańska 9. VII.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Jaederen	27. 6.	29. 6.	30. 6.	30. 6.
s/s Jaederen	18. 7.	20. 7.	21. 7.	21. 7.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Skjöld — około (about) 21—22. VI.	s/s Skjöld — około (about) 26—28. VI.
s/s Seine — około (about) 5—6. VII.	s/s Seine — około (about) 10—12. VII.
s/s Tiber — około (about) 24—25. VII.	s/s Tiber — około (about) 29—31. VII.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Broholm	21. 6.	22. 6.	30. 6.
s/s Egholm	5. 7.	6. 7.	14. 7.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Hispania	—	—	—	—	17. 6.	17. 6.	19. 6.	7. 7.
s/s Catalonia	—	24. 6.	—	—	20. 6.	1. 7.	3. 7.	21. 7.
s/s Iberia	15. 7.	7. 7.	8. 7.	—	—	—	—	—
s/s Canadia	—	7. 7.	—	10. 7.	14. 7.	15. 7.	17. 7.	3. 8.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Scandinavia	26. 6.	—	27. 6.	28. 6.	29. 6.	30. 6.
s/s Iberia	14. 7.	—	15. 7.	17. 7.	18. 7.	19. 7.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bułgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja
s/s Erland	25. 6.	—	17. 6.	23. 6.	—	30. 6.
s/s Vikingland	6. 7.	—	—	—	—	13. 7.
s/s Gotland	11. 8.	13. 8.	14. 8.	20. 8.	17. 8.	25. 8.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Tortugas	18. 7.	25. 7.	31. 7.	28. 8.
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.



OBROTY PORTU GDAŃSKIEGO W MAJU BR.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu gdańskiego 328 statków o pojemności 197.228 n. r. t., podczas gdy w kwietniu br. zawinęło 329 statków o pojemności 185.791 ton. Opuściły port w miesiącu maju br. 333 statki o pojemności 197.016 n. r. t., podczas gdy w kwietniu br. 362 statki o pojemności 202.738 ton.

Na wejściu było 193 statków o pojemności 121.184 n. r. t., w balaście na wyjściu zaś 29 statków o pojemności 18.973 ton.

W maju ub. r. zawinęło do portu gdańskiego 317 statków o pojemności 200.860 n. r. t., opuściło zaś 314 statków o pojemności 204 623 ton. —

Kolejność bander była następująca:

	statków	o pojemności n. r. t.
Niemcy	125	55.943
Szwecja	50	22.095
Danja	39	43.100
Grecja	7	16.087
Anglja	10	10.997
Polska	**14**	**10.781**
Finlandja	12	9.669
Francja	6	7.798
Norwegja	10	7.106
Estonja	9	3.166
Holandja	12	4.206
Włochy	2	4.670
Czechosłowacja	3	663
W. M. Gdańsk	3	391
Panama	2	294
Łotwa	1	262

W pierwszych czterech miesiącach br. zawinęło do portu gdańskiego 1.279 statków o pojemności 796.936 ton netto, podczas gdy w tym samym okresie ub. r. zawinęły 1.344 statki o pojemności 880.091 t. Opuściły port w tym samym okresie br. 1.283 statki o pojemności

790.784 ton netto, podczas gdy w ubiegłym roku opuściło 1.355 statków o pojemności 891.767 ton.

W miesiącu sprawozdawczym przywieziono przez port gdański 33.031,8 ton towarów, wywieziono zaś 305.153,8 ton towarów.

Poniższe zestawienie ilustruje import i eksport przez port gdański poszczególnych towarów:

	Import		Eksport	
nazwa towaru	maj 1933	maj 1932	maj 1933	maj 1932
artykuły spożywcze	4.704,8 t	2.581,1 t	42.313,2 t	37.512,6 t
produkty zwierzęce i wyroby z nich	3.570,2 t	1.626,7 t	1.749,0 t	1.550,3 t
drzewo i wyroby drewniane	3.045,6 t	1.483,8 t	76.452,3 t	53.415,2 t
materjały budowlane i wyroby ceramiczne	476,2 t	209,5 t	184,3 t	609,0 t
paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich	6.894,9 t	3.572,1 t	179.145,6 t	263.150,6 t
materjały i przetwory chemiczne	1.618,4 t	2.630,8 t	3.046,4 t	4.129,6 t
rudy, metale i wyroby z metali	11.104,3 t	9.187,2 t	1.745,1 t	1.184,2 t
papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej	886,1 t	449,7 t	360,4 t	131,4 t
materjały i wyroby włókiennicze	729,5 t	770,6 t	61,9 t	3,8 t
ubrania, artykuły galanteryjne itp.	1,8 t	0,9 t	95,6 t	— t
razem	33.031,8 t	22.512,4 t	305.153,8 t	361.686,7 t

SUBWENCJA DLA WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

W nowym budżecie państwa włoskiego, który rozpoczyna się z dniem 1 lipca, przewidziano sumę 331.246.000 lirów, jako subwencję dla marynarki handlowej. W porównaniu z ubiegłym rokiem fundusz ten powiększono o 8 i pół miljona lirów.

Z wymienionego funduszu otrzyma największe towarzystwo okrętowe włoskie „Lloyd Triestino“ kwotę 62 miljonów lirów.

3 miljony lirów przewidziano na budowę nowych statków.

ANGIELSKIE STAWKI FRACHTOWE W MAJU BR.

Według danych Angielskiej Izby Morskiej (Chamber of Shipping), wskaźnik liczbowy frachtów w maju br. wynosił 17.43 tj o 0,98% wyższy niż w kwietniu br., lecz o 10,34% niższy niż w maju ubiegłego roku.

Stawki w „time charter“ obniżyły się o 9,12% w porównaniu z majem ub. r.

Jeżeli przyjmiemy za rok 1913 stawkę 100, to w miesiącu sprawozdawczym wskaźnik liczbowy frachtów wynosił 74.49. Należy jednak zaznaczyć, że w wypadku wzięcia pod uwagę wartości złotowej, spadek byłby znacznie większy.

POROZUMIENIE MIĘDZY ZWIĄZKAMI PRACODAWCÓW I PRACOBIORCÓW W MARYNARCE HOLENDERSKIEJ.

Po blisko dziewięćmiesięcznych pertraktacjach doszło do porozumienia między związkami pracodawców i pracobiorców w handlowej flocie holenderskiej odnośnie płac. Umowę zawarto na przeciąg jednego roku. Obydwie zainteresowane strony zgodziły się na 5%

obniżkę płac z chwilą podpisania wymienionej umowy oraz na dalszą 5%-wą obniżkę po upływie 6 miesięcy, licząc od dnia podpisania umowy.

WYNIKI FINANSOWE WSPÓŁPRACY „HAPAGU“ Z „LLOYDEM“.

Dnia 15 bm. odbyło się w Bremie walne zgromadzenie akcjonarjuszów towarzystw okrętowych „Hamburg-Amerika-Linie“ oraz „Norddeutscher Lloyd“. Z przedstawionego bilansu wynika, że straty za rok 1932 wyniosły 13.021.993,28 RM. dla każdego towarzystwa. Deficyt zostanie pokryty ze specjalnego funduszu, stworzonego na ten cel w roku ubiegłym w wysokości 24 miljonów RM.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ NIEMIECKI.

Według danych Związku Armatorów Niemieckich były unieruchomione z początkiem bm. 254 statki o pojemności 946.228 ton brutto, tj. około 27% całej floty niemieckiej. Z początkiem maja br. było unieruchomionych 319 statków o pojemności 1.008.575 ton, tj. 29%, z początkiem zaś kwietnia br. 340 statków o pojemności 966.432 ton, tj. 28%. W roku ubiegłym odnośne cyfry były następujące: czerwiec — 393 statki o pojemności 1.320.299 ton, tj. 33,8%, maj — 439 statków o pojemności 1.410.240 ton, tj. 36,1%, kwiecień — 460 statków o pojemności 1.357.152 ton, tj. 34,8%.

NOWY REKORD SZYBKOŚCI STATKU „BREMEN“.

W ubiegłym tygodniu s/s „Bremen“, należący do „Norddeutscher Lloyd“ osiągnął rekordową szybkość 28,14 mil morskich na godzinę. Przestrzeń Ambrose — Cherbourg, tj. 3.199 mil, przebył wymieniony statek w 4 dniach 17 godzinach i 43 minutach. Przeciętna szybkość, którą statek rozwinął wynosiła 27,9 węzłów.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH.

Obroty towarowe Hamburga, Bremy, Amsterdamu, Rotterdamu i Antwerpji zmniejszyły się w kwietniu br. w porównaniu z poprzednim miesiącem o 417.000 ton, w porównaniu zaś z kwietniem ub. roku wzrosły o 117.000 ton. Poniższe zestawienie ilustruje obroty w miesiącu kwietniu w ostatnich latach:

	Import		(w tysiącach ton)		Eksport			
	1930	1931	1932	1933	1930	1931	1932	1933
Hamburg	1.339	1.156	1.045	1.106	782	745	601	567
Brema	355	216	271	215	179	164	112	115
Amsterdam	314	222	245	229	137	143	108	107
Rotterdam	1.607	1.391	913	1.028	962	1.068	589	580
Antwerpja	748	801	736	735	1.002	716	575	630
	4.363	3.786	3.210	3.313	3.062	2.836	1.985	1.999

Obroty na wejściu w kwietniu br. w porównaniu z kwietniem ubiegłego roku zwiększyły się w Bremie o 19%, w Amsterdamie o 27%, w Rotterdamie o 5%, a w Antwerpji i Hamburgu o 12%.

Obroty na wyjściu zmniejszyły się w Hamburgu o 5%, w Bremie o 25%, w Amsterdamie o 31%, w Rotterdamie o 16%, a w Antwerpji o 5%.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ FRANCUSKI.

Z początkiem czerwca br. było unieruchomionych 949.981 ton statków francuskich i Algieru, podczas gdy w połowie kwietnia tonaż ten wynosił 941.576 ton. W czerwcu było unieruchomionych:

21 statków pasażerskich	o pojemności 153.441 ton
213 statków towarowych	o pojemności 762.345 ton

Ponadto w portach francuskich było unieruchomionych 13 statków obcych o pojemności 25.339 ton.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ DUŃSKI.

Z początkiem bm. było unieruchomionych 30 statków duńskich o pojemności 143.598 ton brutto względnie 216.373 ton DW. W porównaniu z majem br. oznacza to spadek o 36 statków o pojemności 302.706 t. DW. Przeciętny tonaż unieruchomionych statków wynosi 2.000—3.500 t. DW.

SUBWENCJE DLA FRANCUSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Francuski Departament Marynarki Handlowej, który dysponuje w tym roku funduszem w wysokości 527 milj. fr. frc., przeznaczył na subwencje dla towarzystw okrętowych sumę 264 miljonów. Z tego otrzymują poszczególne towarzystwa następujące kwoty:

„Cie Fraissinet" (linji na Korsykę) — 12.400.000 frs.

„Messageries Maritimes" (linji śródziemn. Ocean Indyjski i Daleki Wschód) — 143.300.000 frs.

„Cie Sud Atlantique" (Południ. Ameryka) — 48.000.000 frs.

Dla towarzystwa „Cie Générale Transatlantique" przewidziano pożyczkę tymczasową w sumie 60 miljonów franków.

Departament Marynarki Handlowej nie zajmuje się pracami nad rozbudową i ulepszeniem portów francuskich. Ten dział należy do kompetencji Dep. Robót Publ., który przeznaczył na utrzymanie portów sumę 45 miljonów frs. i 8.350.000 frs. na rozbudowę portów. Sumę zaś 6.129.000 frs. zwróci Izbom Handlowym, które swego czasu pożyczyły tę kwotę Skarbowi Państwa na prace portowe. Kwotę 5.450.000 frs. przeznacza się na administrację portów Le Hâvre i Bordeaux. Na utrzymanie świateł i latarni morskich wyznaczono sumę 10.450.000 frs., zaś na ulepszenie ich 7 miljonów.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

SKONTYNGENTOWANIE ZBÓŻ STRĄCZKOWYCH W SZWAJCARJI

Państwowy Instytut Eksportowy donosi, na podstawie ostatnio uzyskanych informacyj, że w Szwajcarji weszło w życie z dniem 13. bm. rozporządzenie dotyczące skontyngentowania przywozu strączkowych, a więc **fasoli, grochu i soczewicy,** a za podstawę kontyngentów przyjęto import w r. 1932. Przywóz wspomnianych artykułów odbywać się będzie za pośrednictwem Szwajcarskiej Kooperatywy dla Zbóż i Pasz, która pobierać będzie specjalną opłatę w wysokości Fr. 3.— od 100 kg.

Instytut podaje, że według statystyki polskiej eksport fasoli do Szwajcarji wynosi 508 q., grochu zaś 13.554 q., natomiast statystyka szwajcarska podaje import fasoli z Polski w wysokości 1092 q., grochu zaś 14.290 q.

Jak widać więc wykaz ilości w statystyce szwajcarskiej jest korzystniejszy dla naszego eksportu.

W SPRAWIE UZNANIA NIEKTÓRYCH TOWARÓW ZA KOMPENSACYJNY WYWÓZ.

Izba Przemysłowo - Handlowa podaje do wiadomości, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu uznało za kompensacyjny wywóz następujące towary:

Nazwa towaru	kierunek wywozu	od jakiej daty
1. Tkaniny wełniane z przędzy czesankowej (w taryfie celnej poz. 199 p. 1. oraz uwaga o ile odnosi się do p. 1)	przez Gdynię i Gdańsk tylko do krajów zamorskich pozaeuropejskich	od 10. VI. 1933.
2. Gęsi żywe.	tylko przez Gdynię i Gdańsk	od 1. VII—30. XI. 1933.
3. Jaja.	tylko przez Gdynię i Gdańsk	od 15. VI.—15. IX. 1933.

Wysokość premji wynosi od wartości towaru franco granica polska celna ad 1) — 3,95%, ad 2) — 8,05%, ad 3) 6,3%.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie towarów wydaje Izba w godzinach urzędowych od 8—13-ej (w soboty do 13-ej). Firmy ubiegające się o zaświadczenia, muszą podać: urząd celny, przez jaki towar będzie przechodził, do jakiego kraju towar jest przeznaczony, cechy i numery opakowania, rodzaj opakowania, ilość sztuk, wagę brutto i netto oraz wartość towaru loco granica polska w złotych polskich.

WYWÓZ KOMPENSACYJNY MASŁA.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 13. czerwca br. Nr. HZ (XXXII — 1) 1956 uznało za kompensacyjny wywóz od dnia 20.

czerwca br. **masło krowie.** Za kompensacyjny wywóz został uznany eksport masła, dokonany przez Gdynię i Gdańsk.

Cena orjentacyjna zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, opiewających na masło krowie wynosić będzie 50% wartości wywiezionego towaru franko granica celna.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie masła wydawane będą tylko eksporterom, którzy trudnili się eksportem masła w czasie od 1 maja 1931 r. do 30 kwietnia 1932 r.

Firmy, które nie odpowiadają powyższemu warunkowi będą mogły otrzymać zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie tylko po uprzedniem wyrażeniu na to zgody przez Min. Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa i Reform Rolnych.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie masła krowiego wydaje Izba w godzinach urzędowych od 8-mej do 15-ej (w soboty do godz. 13-ej).

W SPRAWIE ŚWIADECTW POCHODZENIA DLA PERSJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż przy wywozie towarów do Persji nie są wymagane świadectwa pochodzenia, o ile towar nie jest transportowany przez Rosję Sowiecką. W tym zaś ostatnim wypadku świadectwo pochodzenia przy imporcie do Persji jest konieczne.

ZASTOSOWANIE ZNIŻEK KONWENCYJNYCH CELNYCH PRZY IMPORCIE PIEPRZU.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło reskryptem z dnia 27 kwietnia br. No. D. IV. 10662/3/33, że przewidziana w umowie handlowej polsko-francuskiej 40% zniżka konwencyjna dla pieprzu (z poz. 15 z p. 3 tar. cel.) stosuje się automatycznie do pieprzu, pochodzącego i przychodzącego z krajów traktatowych, a przywożonego bądź drogą lądową (lit. „a" pkt. 3. poz. 15 t. c.), bądź przez porty polskiego obszaru celnego bez specjalnych pozwoleń Ministerstwa Skarbu (lit. „b" pkt. 3 poz. 15 t. c.).

O ile chodzi natomiast o pieprz, sprowadzany z państw traktatowych przez porty polskiego obszaru celnego za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu (lit. „c" pkt. 3 poz. 15 t. c.), to 40% zniżka konwencyjna od stawki 310 zł może być zastosowana tylko pod warunkiem kompensacyjnego wywozu, bądź też wpłaty na rzecz Międzyministerjalnej Komisji Popierania Eksportu, tj. na zasadach, analogicznych do przewidzianych przy udzielaniu pozwoleń na sprowadzenie za cłem ulgowem owoców południowych i towarów kolonjalnych.

Powyższem wyjaśnieniem usunięto na przyszłość wątpliwości, jakie ewentualnie mogłyby zachodzić w podobnych wypadkach.

W SPRAWIE PRZEKAZYWANIA PIENIĘDZY DO CZECHOSŁOWACJI.

Według informacji Radcy Handlowego przy Poselstwie R. P. w Pradze, zdarzają się niejednokrotnie wypadki, że firmy polskie, wzgl. banki polskie na zlecenie swych klientów, przesyłają do Czechosło-

wacji banknoty czeskosłowackie, jako zapłatę za importowane z Czechosłowacji towary. Banknoty te, jako pochodzące z przemytu i sprzedawane w Polsce z disagiem 12 do 14%, zostają w Czechosłowacji aresztowane i wpisywane na „Konto zamknięte“, z którego mogą być, w myśl przepisów, zwolnione jedynie na długotrwałe inwestycje w Czechosłowacji.

Dla uniknięcia więc nieprzyjemności i strat, winni importerzy polscy wysyłać należytość za towary czekiem, a nigdy banknotami.

POLITYKA KONTYNGENTOWA W RUMUNJI.

Państwowy Instytut Eksportowy otrzymał od Radcy Handlowego przy Poselstwie R. P. w Bukareszcie wyjaśnienia, dotyczące projektowanych zmian rumuńskiej polityki kontyngentowej. Na skutek ujemnych wyników dotychczasowej polityki kontyngentowej, która nietylko nie spowodowała poprawy bilansu handlowego, ale nawet przyczyniła się do pogorszenia salda obrotów rumuńskich z zagranicą, miarodajne czynniki rumuńskie zapowiadają częściową reorganizację obecnie obowiązującego systemu kontyngentowania przywozu. Reorganizacja ma iść w 2-ch kierunkach:

1) przewiduje się stworzenie na szeroką skalę systemu kontyngentowo-kompensacyjnego,

2) komisja kontyngentowa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, która dotychczas stanowiła najwyższy organ wykonawczy w zakresie polityki kontyngentowej, składający się obok przedstawicieli rządu z reprezentantów instytucyj gospodarczych, ma ulec likwidacji, a na jej miejsce będzie mianowany komisarz dla spraw kontyngentów, który będzie miał do pomocy kilku referentów-specjalistów. Na stanowisko to powołany będzie prawdopodobnie p. Cezar Popescu, sekretarz generalny Min. Przemysłu i Handlu. Według informacji Radcy Handlowego w Bukareszcie, powyższe zmiany należy uważać za zapowiedź nowych obostrzeń importowych i bezwzględnego podporządkowania interesów importu rumuńskiego polityce ochrony bilansu handlowego. Należy liczyć się z tem, że reorganizacja przyniesie prawdopodobnie dalsze zmniejszenie się importu do Rumunji. Należy nadmienić, że rozszerzenie systemu kontyngentowego na dalsze kategorje towarów nastąpić ma już w najbliższym czasie, przyczem nowe kontyngenty objąć mają dalszą poważną część przywozu rumuńskiego. W zakresie artykułów, interesujących Polskę, należy liczyć się z tem, że kontyngenty obejmą następujące pozycje: ceratę, fajans stołowy i sanitarny, odpadki bawełniane, żelazo oraz szereg innych.

Radca Handlowy zwraca uwagę na konieczność zawiadomienia eksporterów naszych, by jeszcze przed ogłoszeniem nowych kontyngentów postarali się o wyekspedjowanie znaczniejszych partyj wspomnianych towarów.

W SPRAWIE WARUNKÓW UZYSKANIA POZWOLEŃ NA PRZYWÓZ ZA CŁEM ULGOWEM OLEJÓW ROŚLINNYCH.

W „Monitorze Polskim“ Nr. 138, poz. 180 z dnia 19 czerwca 1933 r. ukazało się obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 10 czerwca 1933 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o warunkach uzyskania pozwoleń na przywóz za cłem ulgowem olejów roślinnych, które niżej przytaczamy:

W związku z rozporządzeniem z dnia 10 czerwca 1933 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 43, poz. 339) podaje się do wiadomości, co następuje:

1) Pozwolenia na przywóz za cłem ulgowem olejów roślinnych, objętych poz. 117 p. 7. lit. a, Uwaga II i p. 8. lit. a, Uwaga i lit. b, Uwaga II. taryfy celnej, będą udzielane pod warunkiem kompensacyjnego wywozu towarów, których wykaz i stosunek procentowy ulgi przywozowej do wartości wywożonego towaru będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu podawane do wiadomości za pośrednictwem Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Wykaz ten może być uzupełniony.

2) Ubiegający się o ulgę winien wnieść do Ministerstwa Skarbu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu podanie z dołączeniem zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie towaru. Wzór zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie podaje się w załączniku.

3) Firmom, które nie skorzystają z przepisów, przewidzianych w p. 1. ulgi, o których mowa, mogą być przyznawane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, pod warunkiem złożenia na cele popierania eksportu na rachunek Międzyministerjalnej Komisji Popierania Eksportu kwoty, której wysokość będzie podana do wiadomości za pośrednictwem Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

4) Do wykonywania odpraw wywozowych i do wystawiania zaświadczeń, o których mowa w punkcie 2, upoważnione są Urzędy Celne w Gdyni i Gdańsku (Hafenkanal) oraz inne podane do wiadomości przez Ministerstwo Skarbu.

5) Firma eksportująca może nie być identyczną z firmą, ubiegającą się o pozwolenie na ulgowy przywóz.

6) W razie ujawnienia nadużyć, podania fałszywych cen i innych danych, niewykonania warunków, na zasadzie których udzielono pozwolenia na zastosowanie cła ulgowego, pozwolenie będzie cofnięte przed terminem jego wygaśnięcia, a firma zostanie pozbawiona możności otrzymania ulg w przyszłości, niezależnie od wdrożenia postępowania karnego.

7) Odwołanie obwieszczenia może nastąpić przynajmniej po upływie trzech miesięcy od podania do wiadomości odwołania.

W SPRAWIE UREGULOWANIA WYWOZU KURZYCH JAJ ZAGRANICĘ.

W „Dzienniku Ustaw" Nr. 43 poz. 336 z dnia 17 czerwca 1933 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 maja 1933 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych o zmianie rozporządzenia z dnia 16 czerwca 1931 r. w sprawie uregulowania wywozu kurzych jej zagranicę, które niżej przytaczamy.

Na podstawie art. 3, 5, 7 i 12 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o uregulowaniu wywozu kurzych jaj zagranicę (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 249) zarządza się co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16 czerwca 1931 r. wydanem w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa w sprawie uregulowania wywozu kurzych jaj zagranicę (Dz. U. R. P. Nr. 62, poz. 503) wprowadza się zmiany następujące:

1) punkt a § 8 otrzymuje brzmienie następujące:

„pomieszczenie do badania, sortowania, pakowania i pomieszczenie do magazynowania jaj. Składy te powinny być jasne, suche, przewiewne, czyste, zabezpieczone przed sąsiedztwem z silnie woniejącemi przedmiotami i dostatecznie obszerne. Pomieszczenia te powinny być oddzielone ścianą od wszelkich innych pomieszczeń. Wyładowanie i załadowanie transportów jaj w magazynach należy zabezpieczyć przed deszczem w sposób trwały, lub gdzie stosunki lokalne na to nie pozwalają, przynajmniej w sposób prowizoryczny na czas każdorazowego wyładowania względnie załadowania;

2) § 10 otrzymuje brzmienie następujące:

„Jaja świeże i czyste przeznaczone na wywóz należy sortować według następujących gatunków, oznaczonych wagą 1000 sztuk:

1. od 47 kg. do 48 kg włącznie
2. od 49 kg do 50 kg włącznie
3. od 51 kg do 52 kg włącznie
4. od 53 kg do 54 kg włącznie
5. od 55 kg do 56 kg włącznie
6. od 57 kg do 58 kg włącznie
7. od 59 kg do 60 kg włącznie
8. od 61 kg do 62 kg włącznie
9. powyżej 62 kg z oznaczeniem na skrzyni rzeczywistej wagi w pełnych kilogramach.

W gatunkach od 2—9 nie mogą znajdować się jaja, których sztuka waży 45 gr i mniej.

Jaja chłodzone, czyste, przeznaczone na wywóz, podlegają przepisom niniejszego paragrafu

W gatunkach jaj od 1 do 8 waga przeciętna jaj, znajdujących się w danem opakowaniu w przeliczeniu na wagę przeciętną 1000 sztuk, nie może przekraczać ani dolnej ani górnej wagi oznaczonego w myśl powyższego gatunku".

3) Ustęp pierwszy § 11 otrzymuje brzmienie następujące:

„Jajem świeżem jest takie jaje, które posiada komorę powietrzną o głębokości nie większej niż 6 mm, ma żółtko zwarte, jędrne i zaledwie odróżniające się od białka, bez plam w treści, białko przejrzyste, spoiste, bez plam i bez zmętnienia i nienaruszoną chalazę, ponadto nie mogło ono podlegać żadnemu zabiegowi konserwacyjnemu, ani też myciu lub innemu czyszczeniu w celach usunięcia brudu z jego skorupy".

4) § 14 otrzymuje brzmienie następujące:

„Jaja, przeznaczone na wywóz, należy pakować w oddzielne skrzynie w następujący sposób:

a) jaja świeże i czyste — według gatunków ustalonych w § 10 niniejszego rozporządzenia (każdy gatunek w oddzielnej skrzyni) z oznaczeniem na skrzyni np. „49—50 kg". Jaja świeże, nazwane „extra" (§ 11 ustęp drugi), poza oznaczeniem wagi gatunku, mogą mieć oznaczenie dodatkowe „extra", podane obok wagi gatunku;

b) jaja świeże i czyste o wadze 1000 sztuk 45 kg. i mniej z oznaczeniem na skrzyni „M";

c) jaja, wymienione w ustępie pierwszym § 11 niniejszego rozporządzenia — z oznaczeniem na skrzyni „secunda";

d) jaja, konserwowane w wapnie — według gatunków, ustalonych w § 10 niniejszego rozporządzenia (każdy gatunek w oddzielnej skrzyni) — z oznaczeniem na skrzyni „Calc" i np. „49—50 kg";

e) jaja konserwowane w wapnie — o wadze 1000 sztuk 45 kg i mniej z oznaczeniem na skrzyni „Calc — M";

f) jaja brudne — z oznaczeniem na skrzyni „D";

g) jaja o skorupce bronzowej, o ile są pakowane w oddzielne skrzynie, mogą być oznaczone na nieczołowych bokach skrzyni literami „BR", poza oznaczeniami, przewidzianemi w innych punktach niniejszego paragrafu.

5) § 15 otrzymuje brzmienie następujące:

„Na obydwóch czołowych bokach skrzyni należy umieścić: numer porządkowy ładunku jaj, wychodzącego w danym roku kalendarzowym z danego składu przeróbczego, numer porządkowy skrzyni w danym ładunku, stempel, markę lub inny znak rozpoznawczy eksportującej firmy (§ 1 punkt e), oznaczenie jaj skrótem stosownie do § 14 niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem skrótu, wymienionego w p. g/ § 14 oraz

napis „Polska". Żadne inne znaki, czy też napisy nie mogą się znajdować na czołowych bokach skrzyni.

Znaki czy też napisy, które wskazywałyby na gatunek lub pochodzenie towaru (poza wyżej wymienionemi), nie mogą znajdować się na skrzyni.

Wszystkie powyższe numery, napisy oraz znaki powinny być oznaczone w kolorze niebieskim z wyjątkiem jaj o wadze 1000 sztuk 45 kg i mniej, które należy oznaczyć w kolorze czerwonym oraz jaj brudnych i „secunda", które należy oznaczyć w kolorze czarnym.

Ustala się następujące rozmiary powyższych numerów oraz znaków:

a) dla cyfr, oznaczających numer porządkowy ładunku, numer porządkowy skrzyni w ładunku oraz wagę gatunku jaj: wysokość 2,5 cm; wysokość liter „kg" — 1 cm, szerokość 1—2 cm, szerokość liter „kg" — 0,5 cm, rozstawienie cyfr włącznie ze skrótem „kg" powinno wynosić dla dwóch cyfr i skrótu 5—6 cm, dla czterech cyfr i skrótu 10—11 cm;

b) dla liter „D" i „M" wysokość 2,5 cm, szerokość 1—2 cm;

c) dla skrótu „Calc" — szerokość 6 cm, wysokość liter 2,5 cm, szerokość liter 0,5 cm;

d) dla skrótu „secunda" — szerokość 8 cm, wysokość i szerokość liter jak w punkcie c;

e) dla skrótu „extra" — szerokość 8 cm, wysokość i szerokość liter jak w punkcie c;

f) wysokość liter „Polska" — 2,5—3 cm, szerokość napisu 14—15 cm.

g) znak firmy — wysokość 8 cm. szerokość 6—16 cm.

Wzór podaje załącznik do niniejszego rozporządzenia.

O ile przepisy państw importujących wymagają odmiennego znakowania i opakowania transportów jaj, eksportowanych do tych państw, mogą być one znakowane i pakowane w myśl przepisów obowiązujących w danych państwach.

Wykazy państw, których przepisy wymagają odmiennego znakowania jaj i ich opakowania oraz tryb postępowania przy wywozie tych jaj zagranicę ustala Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych i ogłasza w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski".

6) Ustęp ostatni § 16 otrzymuje brzmienie następujące:

„Nadto Minister Przemysłu i Handlu po porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych ustanawia z pośród kandydatów przedstawionych wspólnie przez izby przemysłowo-handlowe i izby rolnicze głównego inspektora, którego zadaniem będzie wykonywanie ogólnego nadzoru. Zasady wykonywania czynności nadzorczych przez głównego inspektora i inspektorów ustala Minister Przemysłu i Handlu i ogłasza w Dzienniku Urzędowym „Monitor Polski".

7) Ustęp pierwszy § 18 otrzymuje brzmienie następujące:

„Nadzór nad przestrzeganiem przez przedsiębiorstwa eksportowe przepisów o uregulowaniu wywozu kurzych jaj zagranicę jest wykonywany zarówno w miejscach odprawy celnej, jak i w miejscach zbiórki i przeróbki jaj".

8) Załącznik Nr. 4 do rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16-go czerwca 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 62, poz. 503) otrzymuje brzmienie podane w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w czternaście dni po ogłoszeniu —

Niema ono zastosowania do jaj zamagazynowanych w chłodniach portowych, położonych na polskim obszarze celnym, względnie do jaj nadanych do wywozu zagranicę, bądź do chłodni portowych za dokumentem przewozowym, wystawionym najpóźniej w przeddzień wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. —

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

NOWA TARYFA POCZTOWA, TELEGRAFICZNA I TELEFONICZNA.

Z dniem 1-go czerwca b. r. wchodzi w życie nowa taryfa pocztowa, telegraficzna i telefoniczna, która zawiera szereg zmian w kierunku czy to obniżki wielu opłat, czy też wprowadzenia szeregu nowości i udogodnień dla publiczności, przedewszystkiem w kierunku udostępnienia warunków korzystania z urządzeń i usług telegrafu i telefonu.

W DZIALE POCZTOWYM:

1) Wprowadzono nową stawkę taryfową dla listów ponad 20 do 100 gramów, która wynosi dla listów miejscowych 20 groszy, dla listów zamiejscowych 45 groszy.

2) Dodatkom nadzwyczajnym do czasopism udzielono 60% (zamiast 40%) zniżki od taryfowej opłaty za druk odpowiedniej wagi.

3) Zniżkę 50% od druków przyznaną czasopismom, wysyłanym bezpośrednio przez wydawców w obrocie zagranicznym, rozszerzono na cały szereg krajów.

4) Opłaty od paczek zwykłych zniżono odpowiednio do strefy i wagi przeciętnie o 20%.

5) Wprowadzono zniżkę opłat za doręczenie kwot przekazowych o 5 lub 10 groszy dla przekazów do 750 złotych.

6) Również zniżono opłatę za doręczenie paczek przeciętnie o 20%.

7) Wreszcie zniżono dzienne składowe za paczki z 35 na 20 gr. a dla listów wartościowych z 20 na 10 gr.

W DZIALE TELEGRAFICZNYM I TELEFONICZNYM

Ważniejsze zniżki są następujące:

1) Opłata za telegramy pilne, miejscowe z 15 gr na 10 gr za wyraz.

2) Opłata za telegramy pilne, zamiejscowe z 45 gr. na 30 gr. za wyraz.

3) Opłata za nadawanie telegramów przez telefon z 50 gr. na 30 gr.

4) Opłata za doręczenie odtelefonowanego telegramu z 50 gr. na 30 gr.

5) Przedpłata na koszt doręczenia telegramu przez posłańca w zamiejscowym okręgu doręczeń z 8 zł. na 5 zł.

6) Opłaty za zainstalowanie aparatu telefonicznego: za aparat ścienny z 20 zł na 10 zł., za aparat biurkowy z 20 zł. na 15 zł.

7) Opłaty za wymianę zainstalowanego aparatu, przełączenie linij abonamentowych na inny numer, przepisanie abonamentu lub t. p. od 25% do 50% zniżki.

8) Opłaty za konserwację linji telefonicznej, poza obrębem strefy 1-ej za każde 100 m. linji, przekraczającej 5 km. z 15 gr. na 10 gr. miesięcznie.

9) Przy wznowieniu abonamentu telefonicznego nie pobiera się, jak poprzednio, abonamentu za cały czas przerwy, lecz tylko za 1 miesiąc.

Z NOWOŚCI NALEŻY WYSZCZEGÓLNIĆ:

1) abonament aparatów telegraficznych t. zw. dalekopisów, do nadawania i odbierania telegramów, wprost z urzędu i do urzędu telegraficznego oraz do wzajemnej korespondencji telegraficznej i abonentów między sobą:

2) wydzierżawienie osobom prywatnym stałych połączeń telegraficznych do wymiany telegramów w ruchu miejscowym i międzymiastowym,

3) specjalne telegramy z życzeniami, XLT, za opłatą po 5 gr. od wyrazu,

4) rozmowy międzymiastowe, **zamawiane na określoną zgóry godzinę**, za opłatą jak za rozmowy pilne,

5) możność przywoływania do rozmównicy osób, nie abonujących telefonu, przez abonentów, zamieszkałych poza obrębem strefy 1-ej tej samej sieci telefonicznej, za opłatą po 25 gr. za rozmowę plus opłata za posłańca.

6) rozmowy międzymiastowe, abonowane na zgóry określoną godzinę w porze dziennej, za podwójną opłatą normalną w godzinach 10—15, za pojedyńczą opłatą normalną w godz. 8—10 i 15—21, i za ½ opłaty normalnej w godz. 21—8.

Nadto dla nowouruchomionej, miejscowej sieci automatycznej okręgu Gdyni, w skład której wchodzą miejscowości: Gdynia, Oksywie, Chylonja i Orłowo Morskie, wprowadza omawiana taryfa system licznikowy opłat telefonicznych, oparty na zasadzie, że poza niewielką stawką stałą (8 zł. miesięcznie), reszta opłaty abonamentowej jest proporcjonalna do ilości rozmów, jakie abonent przeprowadzi w ciągu miesiąca. Opłata za rozmowę w obrębie całego okręgu Gdyni wynosi tylko 8 gr., co jest bardzo niewiele, jeśli się zważy, że za tę cenę abonent może mówić na odległość do 14 km. (z Orłowa do Oksywia).

Dla zachęcenia nowych abonentów wprowadziło Ministerstwo w Gdyni, w drodze wyjątku, na okres 4 miesięcy zupełne zniesienie opłat wstępnych i instalacyjnych.

W ten sposób nowozgłaszający się abonent może otrzymać telefon zupełnie bezpłatnie i następnie korzystać z niego za opłatą tylko 12 zł. 80 gr. miesięcznie, o ile ilość rozmów jego nie przekroczy 60-ciu.

Taryfa jest do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego Ministerstwa Poczt i Telegrafów. Warszawa, Plac Napoleona 8/II p. m. 1 w cenie 1 zł.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

TARGI LEWANTYŃSKIE W BARI.

W czasie od 6—21 września br. odbędą się w Bari Międzynarodowe Targi Lewantyńskie. Należy nadmienić, że na wymienionych Targach wystawiają głównie kupcy i przemysłowcy, zainteresowani rynkami Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Przedstawicielem Targów na Polskę został mianowany p. Wacław Karczewski w Warszawie, Nowowiejska 27.

SPRAWOZDANIE Z TARGÓW MEDJOLAŃSKICH.

W Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni znajduje się do wglądu sprawozdanie z XIV. Targów Medjolańskich. Ze sprawozdania tego wynika, że na wymienionych Targach było 4.642 wystawców, wystawiających na przestrzeni około 90.380 m². Z Polski brało udział w Targach 44 wystawców.

OBOWIĄZEK WIZYTOWANIA KONSULATÓW PRZEZ REPREZENTANTÓW FIRM POLSKICH, UDAJĄCYCH SIĘ ZAGRANICĘ.

Państwowy Instytut Eksportowy konstatuje, że reprezentanci firm polskich, udających się zagranicę w sprawach eksportowych w rzadkich jedynie wypadkach zjawiają się w miejscowych konsulatach R. P., celem powiadomienia o charakterze swego pobytu i osiągniętych rezultatach. Instytut podnosi z całym naciskiem, iż odbycie konferencji w Konsulacie jest obowiązkiem moralnym reprezentantów firm polskich, leżącym zresztą w ich własnym dobrze zrozumianym interesie. W razie powstania konieczności wdrożenia jakiejś interwencji na rzecz firmy polskiej, pożądanem jest, aby Konsulat był zorjentowany w warunkach, w jakich potrzeba tej interwencji powstała. Pozatem orjentując się w trudnościach, jakie poszczególne firmy na terenie zagranicznym spotykają, Konsulat z większą łatwością może okazać się pomocnym innym firmom.

Instytut, opinjując wnioski o udzielenie paszportów handlowych, opiera się między innemi na relacjach Konsulatów, brak więc takiej relacji może wprowadzać zupełnie niepożądane komplikacje; z drugiej strony lojalne zachowanie się reprezentanta firmy polskiej wobec wspólnych interesów eksportu — czego przejawem jest wizyta w Konsulacie — jest najlepszym argumentem do udzielenia paszportu handlowego. Zaznaczyć należy, że Instytut poczynił właściwe kroki w tym kierunku, aby reprezentanci firm polskich byli przyjmowani w Konsulatach przez referentów handlowych bez żadnej zwłoki ani trudności formalnych.

REJESTR HANDLOWY

REJESTR HANDLOWY — GDYNIA.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B pod Nr. 117 przy firmie „Import Zamorski" Gdynia, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 12 kwietnia 1933 dopisano: Uchwałą zebrania spólników z 6 lutego 1933 spółkę rozwiązano i likwidatorem ustanowiono firmę Bracia Miller w Warszawie.

SĄD GRODZKI W GDYNI

Dnia 29 marca 1933 r. wpisano do tutejszego rejestru handlowego Dział B, pod Nr. 232, spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą: „Pedab w Gdyni", spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni.

Umowa spółkowa ustalona została dnia 29 grudnia 1932 r.

Celem spółki jest prowadzenie przedsiębiorstwa eksploatacji dachów „centrowanych", jako też innych robót budowlanych i handlu materjałami i maszynami budowlanemi. —

Kapitał zakładowy wynosi 20.000 zł.

W policzeniu na swój udział wnosi spólnik St. Bochnia do spółki jako wkładkę rzeczową, prawa zgłoszonej do ochrony patentowej konstrukcji dachów „centrowanych", które obaj wspólnicy uzgodnili w wartości 8.000,— zł.

Kierownikiem spółki jest inżynier Jan Broda z Torunia, Koszarowa 15/17.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 144 przy firmie: Stolarnia Kamieniecka, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 27 maja 1933 dopisano:

Prawo zastępowania spółki przez likwidatora wygasło. Spółka wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI

Do rejestru handlowego oddział B. Sądu Grodzkiego w Gdyni pod Nr. 214 wpisano dnia 25 listopada 1932 r. spółkę akcyjną pod firmą „Polsko-Brazylijskie Towarzystwo Handlu Kawą Polbraska Spółka Akcyjna". Statut spółki został sporządzony dnia 25 listopada 1932. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest handel kawą brazylijską we wszystkich jej formach oraz propaganda spożycia kawy brazylijskiej. Spółka w zakresie swojej działalności może nabywać prawa z wszystkich umów wszelkiego rodzaju, brać udział jako założycielka lub akcjonarjuszka w spółkach o pokrewnych celach. Kapitał zakładowy wynosi 250.000 złotych. Zarząd spółki stanowi kupiec Fritz Geyerhahn z Amsterdamu. Walne zgromadzenie może ustanowić zarząd wieloosobowy. Kapitał zakładowy, podzielony na 2500 akcyj po 100 złotych. Założycielami spółki są: Fritz Geyerhahn kupiec z Amsterdamu, ul. Singel 132, Dr. Fernando Mendes de Almeida adwokat z Rio de Janeiro (Brazylja) 72, Praia de Flamengo i Emil Schwang kupiec z Gdańska Melzergasse 16. Założyciele objęli wszystkie akcje. Do Rady Nadzorczej wybrani zostali: kupiec Bernard Heinrich Seinfeld, Leo S. Gompen, kupiec Oskar Perlberger, kupiec Norbert Geyerhahn i kupiec Igo Morgen — wszyscy z Amsterdamu, ul. Singel 132. Założyciele postanowili otworzyć oddziały spółki w Warszawie i w Rio de Janeiro. Czas trwania spółki określony został na 30 lat operacyjnych z tem, że pierwszy rok operacyjny zakończony będzie w dniu 31 grudnia 1933.

SĄD GRODZKI W GDYNI

Do rejestru handlowego (oddział B) pod Nr. 215 Sądu Grodzkiego w Gdyni wpisano dnia 28 listopada 1932 spółkę akcyjną pod firmą: „Polska Centrala Importu Kawy" Spółka Akcyjna". Statut spółki sporządzono dnia 4 listopada 1932. Siedzibą przedsiębiorstwa jest Gdynia.

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest handel wszelkiego rodzaju towarami eksportowanemi i importowanemi do polskiego obszaru celnego, w wykonaniu którego to zadania spółka zajmuje się:

a) importem wyłącznie kawy i sprzedażą jej w obrębie polskiego obszaru celnego oraz reeksportem do krajów ościennych;

b) organizacją bezpośredniego importu kawy do Polski;

c) organizacją handlu kawy i rozszerzeniem rynku jej zbytu, między innemi przez prowadzenie składów konsygnacyjnych w portach polskiego obszaru celnego;

d) eksportem wszelkiego rodzaju towarów polskich zagranicę, ze szczególnem uwzględnieniem kompensacji do krajów pochodzenia kawy;

e) udziałem w organizacjach i przedsiębiorstwach, zajmujących się eksportem.

Kapitał akcyjny wynosi 250.000 złotych i podzielony jest na 500 akcyj po 500 złotych, które zostały objęte przez założycieli.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 226 dnia 4 marca 1933 wpisano firmę „Przedsiębiorstwo robót inżynieryjnych i budowlanych W. Paszkowski, F. Próchnicki i Ska. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedziba spółki jest w Warszawie, miejsce oddziału w Gdyni. Celem spółki jest prowadzenie w jaknajszerszym zakresie robót budowlanych i inżynieryjnych oraz zakładów przemysłowych. Kierownikami spółki są: Wacław Juljan Paszkowski, Feliks Jan Gabryel Próchnicki i Wacław Koźniewski wszyscy z Warszawy. Antoniemu Glicemu z Warszawy udzielono prokury z prawem podpisywania łącznie z jednym z kierowników.

Umowę spółkową zawarto 14 czerwca 1923. Dwaj kierownicy reprezentują spółkę i prowadzą w jej imieniu sprawy sądowe. Każdy z kierowników samodzielnie ma prawo podpisywania asygnat i talonów, otrzymywania wszelkich należności, kwitowania, podpisywania i utrzymywania wszelkiego rodzaju korespondencji, przesyłek pocztowych, towarów i ładunków.

Umowy o podjęciu się robót i dostaw, kupno, sprzedaż i obciążenie majątku ruchomego oraz wystawianie weksli, czeków, podpisywanie żyr i indosów wymaga podpisu dwóch kierowników. Kapitał zakładowy spółki wynosi 200.000 złotych.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 214 przy firmie: Polsko-Brazylijskie Towarzystwo Handlu Kawą Polbraska Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 19 maja 1933 dopisano:

Uchwałą nadzwyczajnego walnego zgromadzenia z dnia 18 lutego 1933 ustanowiono kupca, Igo Morgena z Gdyni dalszym członkiem zarządu.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 159 przy firmie: „Kino Morskie Oko Gdynia", Ewa Buxhoevden w Gdyni, dnia 1 czerwca 1933 dopisano: Prokura Stefana Schmidta wygasła. Firma wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 218 przy firmie: Towarzystwo Spedycyjne J. H. Bachmann, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 27 maja 1933 dopisano, iż prokura Dr. Ralfa Jahns'a w Gościcinie wygasła.

SĄD GRODZKI W GDYNI

Z REJESTRU SPÓŁDZIELNI.

W tutejszym rejestrze spółdzielni Nr. 3 przy Urzędniczej Spółdzielni Mieszkaniowo-Budowlanej z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 29 marca 1933 dopisano, iż Jan Gronek ustąpił z zarządu i w jego miejsce wybrano Edwarda Słomnickiego z Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 4 30. VI. 1933

ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI.

Śledzie solone w beczkach stanowią bardzo poważną pozycję naszych zakupów zagranicą. Dziesiątki miljonów złotych rok rocznie wydajemy celem dostarczenia szerokim masom taniego artykułu spożywczego jakim są śledzie solone. Wystarczy spojrzeć na ilości przywożonego towaru w ostatnich kilku latach i na wydatkowane sumy, aby przekonać się, jak ważną dla nas kwestją jest śledź solony!

Przywóz śledzi solonych do Polski.

Rok	ilość beczek dużych po 160 kg każda	wartość
1929	500.000 beczek	49 miljonów złotych
1930	450.000 beczek	46 miljonów złotych
1931	250.000 beczek	24 miljonów złotych
1932	225.000 beczek	17 miljonów złotych

Prawie całkowity import śledzi solonych kieruje się dotychczas przez W. M. Gdańsk, gdzie handel śledziowy jest obsługiwany przez zasobne w kapitały firmy, mające odpowiednie składy i chłodnie i pracujące doskonale dzięki długoletniej tradycji i doświadczeniom. Importowy handel śledzowy wymaga wielkich kapitałów i jeszcze większego doświadczenia.

Polska myśl gospodarcza szła od początku po linji stworzenia własnych połowów śledzia na Morzu Północnem, nie zwracając zbyt silnej uwagi na kwestję usamodzielnienia się w samym imporcie śledzi. Dopiero w ostatnim roku, po wybudowaniu Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackm w Gdyni, stanęła na porządku dziennym kwestja przygotowania Gdyni do odbioru importowanych śledzi solonych. Obecnie posiadamy w Gdyni jeden specjalny magazyn tranzytowy dla śledzi solonych o pojemności około dziesięciu tysięcy beczek, oraz komory chłodnicze mogące pomieścić trzy tysiące beczek śledzi. Są to jednak niewystarczające pomieszczenia, gdyż na same komory chłodnicze jest dziś zapotrzebowanie dla dwudziestutysięcy beczek śledzi. Rozbudowa zaś zwykłych składów śledziowych na molo rybackiem jest uniemożliwioną wobec zajęcia terenów mola rybackiego przez składy drzewa, magazyny Żeglugi, Polminu, ośrodków przysposobienia morskiego itp., z wielką szkodą dla rozwoju handlu i przemysłu rybnego, dla których to celów molo rybackie było przeznaczone. A jeśli chodzi o firmy zagraniczne pragnące osiedlić się w Gdyni dla prowadzenia importu śledzi solonych, do czego są przygotowane dzięki dużym kapitałom i doświadczeniu w tej branży, to natrafiają one na samym początku na szereg utrudnień. Utrudnienia te są o charakterze drobnym, małostkowym, które jednak w sumie są dostatecznie duże, aby zniechęcić te firmy do osiedlenia się w Gdyni. Z krajowych firm importu śledzia tylko jedna firma warszawska okazuje celową dążność rozszerzenia przywozu śledzi solonych przez Gdynię, natrafiając jednak na zasadnicze trudności w postaci braku odpowiednio dużych składów chłodniczych.

Skierowanie do Gdyni importu śledzi solonych stworzy nowe warsztaty pracy, da egzystencję rentownym magazynom i chłodniom śledziowym, da zatrudnienie szeregu statkom naszej żeglugi przy przewozie śledzi solonych, stanie się głównym motorem dla zorganizowania rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem. Ale dla skierowania tego importu śledzi potrzebne są silne finansowo i silne w doświadczenie firmy zagraniczne, którym należy stworzyć najbardziej dogodne warunki pracy w ich poczynaniach pionierskich dla portu gdyńskiego.

Rozwój własnego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem jest umożliwiony dzięki silnej ochronie celnej, gdyż śledzie złowione na polskich statkach z załogą polską są wolne od cła. Rozwój ten idzie stopniowo i wolno, przedsiębiorstwa połowu śledzi wymagają znacznych kapitałów, wymagają wyszkolonych rybaków, wymagają całej skomplikowanej organizacji powodującej w rezultacie dostarczenie śledzi solonych do rąk krajowego nabywcy i konsumenta .

Już trzeci rok wyjeżdżają na połowy na Morzu Północnem statki polsko-holenderskiego towarzystwa, z załogą częściowo polską. Statków tych jest osiem, a połowy w pierwszym roku pracy wyniosły około dziesięć tysięcy beczek śledzi solonych. Drugi rok pracy dał około piętnaście tysięcy beczek. Towarzystwo posiada w Gdyni własne biura i składy, projektując założenie wytwórni beczek, warsztaty reparacyjne sieci, solarnie i inne niezbędne działy.

W roku bieżącym powstało nowe towarzystwo również przy współudziale kapitału holenderskiego. Flota tego nowego przedsiębiorstwa śledziowego wynosi piętnaście statków, które mają na pokładzie częściowo polską załogę. Połowy rozpoczęły się na Morzu Północnem w czerwcu br., firma nie mogła jednak przystąpić w Gdyni do budowy magazynów wobec zajęcia terenów przez składy drzewa.

Im więcej powstanie towarzystw dla połowu śledzi na Morzu Północnem, tem prędzej zbliżać się będziemy do odległego jeszcze dziś ideału poławiania całkowitego zapotrzebowania śledzi na własnych statkach, polskimi rybakami, polskim kapitałem i polskim organizatorem.

Dziś mamy w tych towarzystwach narazie polską siłę roboczą, rybacką. Jutro już musimy mieć na statkach rybackich polskich kapitanów i mechaników. Pojutrze posiadać będziemy polskich organizatorów zdolnych prowadzić handlową stronę przedsiębiorstwa połowu śledzi za pomocą polskiego kapitału.

Dziś płacimy tym przedsiębiorstwom ogromny haracz w postaci darowizny celnej. Nie jest to jednak zmarnowany grosz, jeżeli tylko obwarujemy się odpowiednio, jeżeli na terenie Gdyni zużyje się te pieniądze na niezbędne inwestycje, jeżeli rzeczywiście będziemy mogli kiedyś zupełnie samodzielnie prowadzić połowy na Morzu Północnem. Za naukę trzeba przecież płacić i nie należy się dziwić, że kapitał zagraniczny musi też zarobić.

Nie jest więc łatwym problem skierowania importu śledzi solonych przez Gdynię, problem utworzenia własnej floty dla połowu śledzi na Morzu Północnem. Realizacja jednak postępuje stopniowo naprzód przy odpowiedniej polityce gospodarczej odpowiedzialnych czynników. A jeżeli tylko nie będziemy utrudniali tą pionierską pracę w tej dziedzinie gospodarczej to rezultaty będą szybkie i doniosłe.

POŁOWY RYB MORSKICH W OSTATNIM TYGODNIU t. zn. od dn. 18/6 do dn. 24/6 dały słaby wynik ze względu na silne wiatry. W ciągu tygodnia łowiono tylko cztery dni. W okręgu gdyńskim złowiono flonder 2.200 kg., dorszy 600 kg., kwapów 3.200 kg. — w okręgu helskim: flonder 12.100 kg., dorszy 1.200 kg., kwapów 200 kg., śledzi 300 kg., — w puckim rejonie: flonder 6.800 kg. szczupaków 200 kg.

POROZUMIENIE MIĘDZY RYBAKAMI A DOSTAWCĄ MATERJAŁÓW PĘDNYCH F-mą „POLMIN" nastąpiło w Helu w niedzielę 25 bm. Postanowiono obopólnie obniżkę materjałów pędnych (ropa, nafta, oleje) co niewątpliwie przyczyni się do polepszenia ciężkiej sytuacji naszych rybaków morskich. Inicjatywa Państw. Fabryki Olejów Miner. „Polmin", posiadającej na molo rybackiem w Gdyni składy i stację zaopatrywania kutrów rybackich w materjały pędne, zasługuje na podkreślenie i uznanie, gdyż jest zgodną z obecną tendencją obniżki cen.

DWA OSTATNIE STATKI F-my MOPOL W GDYNI przybyły w dniu 26/6 s/s Wanda, oraz w dniu 27/6 s/s Irena. Statki te należą do polskiej flotylli na Morzu Północnem łowiącej od dwu lat śledzie. Po zabraniu w Gdyni dziesięciu polskich rybaków 35 ton soli, węgla i prowiantu statki wyruszą wprost na połowy letnie na Morzu Północnem. —

FIRMA MOPOL ZAMIERZA UZUPEŁNIĆ SWĄ FLOTĘ ŚLEDZIOWĄ zupełnie nowemi jednostkami, które były budowane w Holandji. Dla orjentacji podajemy, że koszt jednego lugra śledziowego, motorowca, wynosi około trzysta tysięcy złotych przy wymiarze 37 m. długości, 7 m. szerokości, 4 m. zanurzenia, siła motorów 200 HP. Pojemność takiego lugra śledziowego wynosi około 900 dużych beczek śledzi a 160 kg. czyli 144 ton. Załoga statku składa się z 17 osób.

KONIECZNOŚĆ PROPAGANDY SPOŻYCIA RYB MORSKICH w okresie letnim na terenie zwłaszcza Gdyni staje się koniecznością. Rok rocznie słyszy się narzekania letników i turystów na brak ryby morskiej w pensjonatach, hotelach i restauracjach, podczas gdy codziennie świeże ryby morskie odwozi się z Gdyni do Gdańska, gdyż na rynku miejscowym nie można znaleść zbytu. Należałoby zorganizować planową akcję w sferach zainteresowanych celem naprawienia nienormalnych stosunków.

SPRZEDAŻ LODU DLA POTRZEB GDYNI I STATKOW W PORCIE wzmaga się w okresie letnim. Fabryka lodu „Hali i Chłodni Rybnej" położonej w porcie rybackim (telefon 17-78) posiada zdolność produkcyjną 24.000 kg. na dobę. Wyrabia się bloki po 21 kg. każdy, w cenie zasadniczej 70 groszy za blok, z tem, że przy wybranych większych ilościach lodu obniża się cenę na 60 i nawet na 50 groszy za blok. Lód wydaje się z magazynów o każdej porze, co jest zwłaszcza dogodnem dla firm zaopatrywania statków. Przy fabryce lodu jest czynnym młynek do mielenia bloków lodu, gdyż niektóre towary (np. świeże ryby) muszą być konserwowane lodem tłuczonym.

BRAK SPECJALNEJ CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI daje się już obecnie odczuwać dotkliwie ze szkodą dla naszego portu. Pomieszczenia Chłodni Rybnej mogą zamagazynować tylko trzy tysiące dużych beczek śledzi solonych, a obecne zgłoszenia wynoszą dwadzieścia tysięcy beczek śledzi solonych. Kapitał zagraniczny zainteresowany w tej dziedzinie gospodarczej zamierza wybudować w porcie rybackim specjalną chłodnię śledziową. Należałoby dołożyć wszelkich starań, aby tą zdrową inicjatywę prywatną poprzeć i umożliwić powstanie niezbędnej dla Gdyni placówki gospodarczej.